

PERKEMBANGAN KEDIRI STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ PADA TAHUN 1895 - 1930**HAFID ROFI PRADANA**

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: hafidpradana@mhs.unesa.ac.id

Wisnu

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Kediri merupakan salah satu wilayah di Jawa Timur yang mempunyai tanah yang subur. Tidak heran apabila sejak abad ke-19 orang-orang Belanda gencar membangun industri pertanian dan perkebunan untuk mengembangkan sentra pertanian dan perkebunan yang ada di sana. Memasuki abad ke-20 ditandai dengan seiringnya perkembangan ekonomi di Kediri, muncullah moda transportasi trem yang didirikan oleh *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) pada tahun 1895. KSM merupakan perusahaan pelayanan jasa transportasi trem yang mengangkut hasil barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya. Lintas jalur trem KSM membentang dari Jombang ke Pare dan berakhir di Kediri. Untuk jasa pengangkutan barang, KSM mengangkut hasil perkebunan dan pertanian dari industri-industri di Kediri maupun Jombang. Untuk jasa pengangkutan penumpang, KSM memberikan layanan kereta penumpang kelas 1, kelas 2, dan kelas 3 yang pada akhirnya pada tahun 1920 layanan kelas 1 dihapus dan hanya menyisakan layanan kelas 2 dan 3. KSM memberikan pengaruh bagi aspek sosial dan ekonomi. Aspek sosial tersebut berupa mobilitas manusia dan barang. Sedangkan untuk aspek ekonomi, KSM mampu menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat pribumi. Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. Tujuan dari penelitian ini antara lain, 1) Untuk menganalisis perkembangan perekonomian dan sarana transportasi di wilayah Kediri sebelum dibangunnya KSM, 2) Untuk menganalisis perkembangan *Kediri Stoomtram Maatschappij* pada tahun 1895 -1930, dan 3) Untuk menganalisis dampak pembangunan Kediri Stoomtram Maatschappij terhadap perkembangan wilayah Kediri.

Kata Kunci: Trem, KSM, Ekonomi

Abstract

Kediri is one of the areas in East Java that has fertile soil. No wonder if since the 19th century the Dutch people aggressively built the agricultural and plantation industries to develop the center of agriculture and plantations that exist there. Entering the 20th century marked by the development of economic development in Kediri, emerged tramway modes founded by Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM) in 1895. KSM is a tram transportation services company that transports the goods and passengers from one place to another. The tram line of KSM runs from Jombang to Pare and ends in Kediri. For goods transport services, KSM transported plantation and agricultural products from industries in Kediri and Jombang. For services of passenger transport, KSM provides passenger train service of 1st, 2nd and 3rd class, which in the end in 1920 the 1st class service is removed and leaving only 2nd and 3rd class services. KSM has an influence on social and economic aspects. Social aspect is in the form of human mobility and goods. As for the economic aspect, KSM is able to create jobs for indigenous people. In this study using historical research methods. The objectives of this research are 1) To analyze the economic development and transportation facilities in Kediri area before the establishment of KSM, 2) To analyze the development of Kediri Stoomtram Maatschappij in 1895 -1930, and 3) To analyze the impact of Kediri Stoomtram Maatschappij development on regional development Kediri.

Keywords: Tram, KSM, Economy

PENDAHULUAN

Awal abad ke-20 transportasi berperan penting dalam kehidupan masyarakat. Sebelum tahun 1900 alat pengangkutan yang digunakan adalah menggunakan tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam¹.

Alat-alat pengangkutan umumnya kebanyakan dimiliki oleh perusahaan maupun perseorangan. Pada umumnya transportasi yang digunakan adalah untuk mengangkut hasil perdagangan dari satu tempat ke tempat lainnya.

Sebelum tahun 1900 hanya terdapat dua jenis transportasi yang bisa diandalkan untuk mengangkut

¹ H.A Abbas Salim. *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 65.

penumpang atau barang, yakni transportasi darat dan laut. Jenis transportasi laut yang populer saat itu adalah kapal dan perahu, sedangkan untuk jenis transportasi darat yakni delman dan dokar. Delman dan dokar saat itu ditarik oleh hewan seperti kuda, kerbau, sapi, lembu ataupun hewan lainnya yang memiliki kemampuan kuat untuk menarik dan mengendalikan delman atau dokar.

Pada tahun 1830 Gubernur Jenderal Hindia Belanda, van den Bosch memberlakukan sistem tanam paksa, yakni sebuah sistem untuk meningkatkan produksi tanaman ekspor. Tugas van den Bosch adalah untuk mengembalikan kondisi keuangan negeri Belanda dibebani utang yang besar². Tanaman-tanaman yang diproduksi pada masa sistem tanam paksa antara lain teh, kayu manis, gula, kapas, nila, kopi, dan tembakau. Seiring berjalannya waktu untuk mendukung pengangkutan hasil bumi dari hasil tanam paksa tersebut maka Kolonel J.H.R Van der Wijck, salah satu perwira militer Hindia Belanda mengusulkan pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda, tepatnya dari Batavia ke Surabaya³. Usul Wijck ini lebih menekankan pada pentingnya aspek pertahanan keamanan di Jawa dengan menarik sebuah peta dari Surabaya melalui Solo dan Yogyakarta sampai di daerah Priangan dengan berbagai jalan cabang⁴. Pihak kerajaan Belanda mendukung usulan Wijk dengan mengeluarkan *Koninklijk Besluit* tertanggal 28 Mei 1842, namun keputusan tersebut tidak terealisasi. Mengingat belum dilaksanakan keputusan tersebut para pengusaha swasta mulai mengajukan konsesi ke pemerintah Hindia Belanda. Pengajuan tersebut dilakukan untuk memecahkan persoalan pembangunan transportasi kereta api di Hindia Belanda. Setelah melalui negosiasi yang cukup alot antara para investor dengan pihak pemerintah kolonial maka diberikanlah konsesi oleh pemerintah.

Pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur dimulai pada lintas Surabaya-Pasuruan-Malang yang selesai pada tanggal 20 Juli 1879. Pembangunan jalur kereta api tersebut diinisiasi oleh perusahaan kereta api negara, *Staatspoorwegen*. Setelah pembangunan selesai kemudian beberapa perusahaan swasta trem mulai membangun jalur rel untuk mendukung sarana prasarana di kota-kota tersebut, salah satunya adalah *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM). *Kediri Stoomtram Maatschappij* adalah perusahaan swasta berbasis trem di Kediri yang berdiri pada tanggal 27 September 1895. Perusahaan trem ini yang melayani angkutan penumpang dan hasil perkebunan yang ada di kota Kediri menuju Jombang dan sebaliknya.

Kediri pada masa kolonial merupakan salah satu wilayah yang memiliki perkebunan yang besar terutama sebagai produsen tebu di Jawa Timur. Hal itu terbukti dengan adanya beberapa industri gula di beberapa wilayah Kediri, seperti Pabrik Gula Merican, Pabrik Gula Tegowangi, Pabrik Gula Kencong, Pabrik Gula Cukir, Pabrik Gula Kawarasan, Pabrik Gula Purwoasri, Pabrik Gula Minggiran dan lain sebagainya. Menjamurnya pabrik gula ini disebabkan karena kondisi tanah yang subur di wilayah Kediri serta secara geografis sangat mendukung pertumbuhan perkebunan yang ada saat itu. Oleh karena itulah pembangunan jaringan kereta api di sangat mendukung pertumbuhan perekonomian wilayah Kediri mengingat kereta api dapat mengangkut hasil tebu dari satu pabrik ke pabrik lainnya serta mengangkut penumpang dari satu halte ke halte lainnya.

Memasuki tahun 1930 terjadi sebuah krisis ekonomi yang menimpa dunia terutama negara Hindia Belanda. Peristiwa tersebut juga dikenal dengan istilah “Depresi Ekonomi 1930”. Krisis ekonomi yang menimpa saat itu menimbulkan situasi ekonomi yang sulit terutama pada sektor perdagangan ekspor dan impor. Banyak perusahaan di Hindia Belanda saat itu mengalami penurunan pendapatan secara tajam. *Kediri Stoomtram Maatschappij* merupakan salah satu perusahaan Hindia Belanda yang terkena imbas dari krisis ekonomi tersebut.

METODE

Metode yang digunakan untuk penelitian mengenai *Kediri Stoomtram Maatschappij* adalah metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah mempunyai 4 tahapan yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi, historiografi.

Heuristik adalah proses mencari sumber-sumber sejarah⁵. Pada tahap ini sumber-sumber yang dicari berupa arsip, dokumen, koran, buku yang berhubungan dengan tema pembahasan. Pencarian sumber arsip yakni *Verslag*, *De Locomotief*, *De Tijd*, *De Telegraaf*, koran serta sumber-sumber lain yang mendukung. Selain koran dan arsip ada beberapa buku yang menjadi referensi rujukan seperti Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 karya Asosiasi Perkeretaapian Indonesia yang diterbitkan oleh Tim Telaga Bakti Nusantara, Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita karya Iman Subarkah yang diterbitkan oleh PT. Intergrafika Bandung, dan Buku Peringatan: *Staatspoorwegen Tramwegen* di Hindia Belanda 1875 – 1925 karya S.A Reitsma.

² Marwati Djonoed dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2007), hlm. 352.

³ Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, (Bandung: Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997), hlm. 48.

⁴ S.A Reitsma, *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor en tramwegen* (Wetevreden: C. Kolff, 1928), hlm. 7.

⁵ Aminuddin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya: UNESA University Press, 2005), hlm. 10

Kemudian yang kedua adalah kritik sumber. Dalam kritik sumber ini digunakan beberapa arsip baik dari koran, laporan maupun catatan. Ada dua jenis kritik yakni kritik intern dan kritik ekstern. Kritik eksternal mengarah pada pengujian terhadap aspek luar dari sumber. Otentitas mengacu pada materi sumber yang sezaman. Dalam kritik ekstern ini penulis menguji beberapa sumber arsip apakah sudah relevan atau tidak. Kritik intern yakni proses pengujian isi atau kandungan sumber. Penggunaan beberapa sumber yang didapatkan dari Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur dan sumber koleksi lain.

Tahap ketiga adalah interpretasi. Interpretasi terdiri dari dua hal yakni analisa dan sintesis. Sehubungan dengan itu digunakanlah interpretasi analisa untuk menyusun fakta-fakta ekplanasi historis. Pendekatan yang digunakan dalam menganalisa fakta-fakta yang diperoleh dengan menggunakan pendekatan Sosiologi. Teori yang digunakan dalam pendekatan ini adalah teori Modernisasi. Pendekatan modernisasi yang dipelopori oleh Wilbert More, Marion Levy, dan Neil Smelser. Pada dasarnya merupakan pengembangan dari pikiran-pikiran Talcott Persons dengan menitikberatkan pandangannya pada kemajuan teknologi yang mendorong modernisasi dan industrialisasi dalam pembangunan ekonomi masyarakat⁶. Hal ini mendorong terjadinya perubahan-perubahan besar dan nyata dalam berbagai aspek kehidupan manusia. Proses modernisasi ini tidak bisa dilepaskan dari sebuah proses eksploitasi berupa kolonialisme dan imperialisme. Munculnya ekonomi liberal di Hindia Belanda pada tahun 1870 membuka peluang besar bagi para investor swasta untuk mendirikan industri. Munculnya moda transportasi trem di Kediri adalah sebagai pendukung gerak ekonomi industri dimana transportasi trem dapat mengangkut hasil bumi dari satu tempat ke tempat lainnya secara cepat. Keberadaan trem turut memberikan pengaruh dalam aspek mobilitas penduduk. Mobilitas penduduk yang dimaksud adalah mobilitas penduduk horizontal.

Kemudian langkah terakhir adalah historiografi. Historiografi adalah sebuah kajian mengenai metode sejarah dalam pengembangan sejarah sebagai disiplin akademis. Historiografi merupakan langkah atau tahapan akhir dari metodologi sejarah. Setelah mendapatkan sumber-sumber baik primer maupun sekunder dengan dilanjutkan kritik serta interpretasi maka hasil interpretasi tersebut dinarasikan dalam bentuk cerita sejarah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sektor Ekonomi Wilayah Kediri

Kediri merupakan salah satu wilayah yang memiliki tanah yang cukup subur di Jawa Timur. Wilayah ini dibentuk oleh lembah yang terdapat aliran sungai di Brantas, dimana sebelah barat adalah pegunungan Wilis, sebelah timur gunung Kelud dan gunung Kawi, sedangkan di sebelah utara adalah gunung Kendeng dan gunung Kidul yang berada di sebelah selatan. Sungai Brantas yang mengalir seluruh wilayah Kediri kecuali daerah utara yang terdapat aliran di Brantas, dimana daerah tersebut sangat subur dan menghasilkan banyak produk pertanian⁷. Sungai Brantas merupakan salah satu sungai besar yang mengalir wilayah Kediri. Sungai tersebut sangat lebar, tanah tepinya landai, arusnya tenang dan tetap sehingga sangat cocok dilayani oleh perahu. Perahu sebagai sarana transportasi sungai, pada awal perkembangannya merupakan solusi dari kebutuhan sarana transportasi sungai yang dapat mengangkut secara efektif dan efisien barang yang berat, berukuran besar, atau secara borongan⁸. Selain sebagai sarana transportasi, sungai Brantas memiliki manfaat yang lain yakni mampu menyuburkan tanah. Hal ini bisa dilihat dari jenis tanah yang ada di wilayah Kediri merupakan alluvial coklat kelabu dan mediteran. Sesuai dengan karakteristik jenis tanah tersebut, tanah alluvial memiliki sifat diantaranya adalah permeabilitas rendah, daya adsorpsi tinggi, dan kepekaan erosinya besar. Di samping itu, tanah alluvial banyak terdapat di kawasan datar (kemiringan rendah) jadi erodibilitas tinggi tidak terlalu berpengaruh pada kemungkinan terjadinya sebuah erosi. Namun karena memiliki permeabilitas rendah, maka pembangunan di atas tanah alluvial memerlukan perencanaan sistem drainase yang cermat agar tidak terjadi genangan yang merugikan. Sedangkan untuk tanah yang berjenis mediteran juga dijumpai di wilayah perencanaan dengan memiliki sifat seperti permeabilitas yang tinggi, daya adsorpsi yang sedang, serta erosinya yang tinggi. Di Kediri tanah tersebut berada pada wilayah yang memiliki sumber air yang cukup sehingga dapat ditanami padi, kapas, palawijaya, tembakau, dan tebu⁹.

Praktik *Cultuurstelsel* yang berlaku mulai tahun 1830 memberikan dampak yang besar bagi perekonomian Hindia Belanda. Ciri pokok dari Sistem Tanam Paksa adalah pemungutan pajak dari rakyat Indonesia dalam bentuk hasil-hasil pertanian rakyat¹⁰. Di Kediri, sentra pertanian dan perkebunan merupakan salah satu sektor

⁶ Elly M. Setiady, *Ilmu dan Budaya Sosial Dasar*, (Jakarta: Kencana, 2006), hlm. 57

⁷ S. De Graff, *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie 1915*, (Leiden, 1918), hlm.292.

⁸ M. Sahari Besari, *Teknologi di Nusantara: 40 Tahun Hambatan Inovasi*, (Jakarta: Salemba Teknika, 2008), hlm. 24.

⁹ Laporan Akhir Strategi Pembangunan Permukiman Dan Infrastruktur Perkotaan (SPPIP) Di Kota Kediri., diakses tanggal 10 Januari 2018, hlm. 2-3.

¹⁰ Marwati Djoened Pusponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1993), hlm. 115

perekonomian yang unggul saat itu karena wilayah Kediri mayoritas memiliki tanah yang subur. Hasil-hasil pertanian di wilayah Kediri diantaranya padi, jagung, kedelai, kasava (ketela pohon), tembakau, kacang, tebu, dan nila. Budidaya ikan air tawar di sawah tidak dilakukan disini, dan kolam ikan sangat langka¹¹. Industri pertanian juga dikembangkan di Kediri dengan rincian 20 pabrik gula, 128 pabrik kopi, coklat, tebu dan kina. Selain itu perusahaan tembakau, indigo dan kapuk juga dikembangkan di sini. Industri-industri tersebut mayoritas didirikan oleh orang-orang Belanda. Kebanyakan para pekerjanya adalah masyarakat pribumi yang berasal dari Kediri dan sekitarnya.

B. Perkembangan Industri di Wilayah Kediri

Masuknya pengaruh orang-orang Eropa di Jawa Timur semenjak berakhirnya Perang Jawa pada tahun 1830 semakin memperkuat eksistensi pemerintahan Hindia Belanda di Indonesia. Pemerintah Hindia Belanda melalui Jenderal Van Den Bosch mengeluarkan aturan sistem tanam paksa yang dimana semua penduduknya mengharuskan menanam tanaman wajib. Di samping itu pemerintah Hindia Belanda mengadakan berbagai bentuk kerja paksa dimana para petani diharuskan bekerja beberapa jam setiap hari pada perkebunan-perkebunan Belanda tanpa upah¹². Adapun beberapa tanaman wajib yang diwajibkan untuk ditanam adalah kopi, nila, dan gula. Dalam periode tanam paksa ini, pada tahun 1863 cara bercocok tanam tebu di Jawa mengalami perubahan dari sistem bajak ke sistem *Reynoso* dan Kuba¹³. Khusus untuk tebu diperlukan sistem pengolahan tersendiri dikarenakan ada proses dalam mengubah tebu menjadi gula. Atas dasar ini pemerintah Hindia Belanda memerlukan perangkat industri pengolahan yang mampu memenuhi kebutuhan dalam jumlah besar.

Pada masa liberalisasi ekonomi ditandai dengan adanya Undang-Undang Gula (*Suiker Wet*) dan Undang-Undang Agraria (*Agrarische Wet*) pada tahun 1870. Pada era tersebut modal swasta diberi peluang sepenuhnya untuk mengusahakan kegiatan di Indonesia, khususnya perkebunan-perkebunan besar di Jawa maupun daerah-daerah di luar Jawa. Pada saat itu pihak-pihak swasta Belanda maupun swasta Eropa lainnya mendirikan berbagai perkebunan kopi, teh, gula, dan kina. Undang-Undang Agraria bertujuan untuk melindungi hak milik petani-petani Indonesia atas tanah mereka. Namun di lain sisi Undang-Undang Agraria membuka peluang bagi

orang-orang non-pribumi untuk menyewa tanah dari rakyat Indonesia¹⁴.

Zaman Liberal terjadi penetrasi ekonomi uang yang lebih mendalam lagi ke dalam masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat Jawa. Hal ini terutama disebabkan oleh penyewaan tanah penduduk oleh-oleh perusahaan-perusahaan swasta Belanda untuk dijadikan perkebunan-perkebunan besar tersebut. Tanah yang disewakan tidak saja terbatas pada tanah-tanah kosong, tetapi meliputi juga areal persawahan. Seperti telah diterangkan dalam bagian terdahulu, tebu gula ditanam silih musim. Hal ini juga disebabkan oleh kesempatan yang diberikan kepada para petani di Jawa untuk bekerja di perkebunan-perkebunan besar sebagai buruh harian atau buruh musiman.

Perkebunan merupakan salah satu bidang yang menyumbang pendapatan yang besar. Tanaman yang mengalami perkembangan yang sangat pesat saat itu ialah tebu. Tebu merupakan salah satu komoditi yang paling banyak ditanam di Hindia Belanda. Dengan berbekal modal yang besar, perusahaan gula mampu mengimpor mesin dan fasilitas lain yang menunjang sarana prasarana dalam hal produksi. Selain itu dengan sarana prasarana yang lengkap mampu meningkatkan produktivitas produksi.

Di Kediri terdapat banyak industri yang dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda. Industri tersebut antara lain industri gula, industri tapioka, industri serat. Industri gula banyak berdiri di wilayah Kediri mengingat Kediri merupakan salah satu produsen tebu terbesar di Jawa Timur. Berdasarkan data *Encyclopedie Nederlandsch Indie 1918* pada tahun 1905 terdapat beberapa industri gula yang berdiri di Kediri saat itu antara lain Pabrik Gula Kawarasan, Pabrik Gula Ngadirejo, Pabrik Gula Merican, Pabrik Gula Pesantren, Pabrik Gula Tegowangi, Pabrik Gula Menang, Pabrik Gula Purwoasri, Pabrik Gula Badas, Pabrik Gula Bogokidul, Pabrik Gula Minggir, Pabrik Gula Kencong, Pabrik Gula Kedawu dan Pabrik Gula Sidorejo. Sedangkan selain industri gula ada industri tapioka dan serat di daerah Bendorejo. Kemudian di Kediri juga terdapat perkebunan kopi Besowoh. Di Kediri pada tahun 1834 jumlah kopi yang tumbuh mencapai 13.624. Untuk jumlah pohon yang berbuah mencapai 720.707, dan jumlah pohon mudanya mencapai 5.413.011¹⁵. Selain kopi dan gula, Kediri juga memiliki pabrik minyak oli. Hal ini dikarenakan tanaman kopra banyak ditemukan di wilayah Kediri. Menjamurnya industri perkebunan di Kediri

¹¹ S. De Graff, *loc.cit.*

¹² Mubyarto, *Gula: Kajian Sosial-Ekonomi*, (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), hlm. 8-9.

¹³ Sistem *reynoso* adalah suatu sistem pengolahan lahan tebu di sawah. Pada dasarnya sistem ini bertujuan untuk mengelola lahan tebu dengan sistem drainase yang intensif. Mubyarto, *Gula: Kajian Sosial-Ekonomi*, *Ibid.*, hlm. 2

¹⁴ Marwati Djoened Pusponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV : Kemunculan Penjajahan di Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2007), hlm. 371.

¹⁵ R.E. Elson, *Village Java Under The Cultivation System*, (Sydney: Allen and Unwin, 1994), hlm. 65.

dikarenakan faktor geografis yang mendukung seperti dekat dengan lokasi sungai Brantas, tanah yang subur, lokasi wilayah yang strategis dan sebagainya.

C. Sarana Transportasi di Wilayah Kediri

Patut dicatat bahwa keberhasilan dan keberuntungan yang dicapai oleh pemerintah kolonial baik pada masa Sistem Tanam Paksa maupun pada masa Liberal dilalui dengan cukup berat. Salah satunya adalah sistem transportasi. Sistem transportasi berguna untuk mengangkut barang-barang dari tempat produksi ke tempat penjualan. Di darat berkembang sarana transportasi darat yang masih bersifat tradisional. Jalan sebagai prasarana transportasi darat dibagi menjadi dua bagian yakni jalan besar (*lurung gede*), jalan kecil (*lurung cilik*), serta jalan penghubung menuju jalan desa. Di beberapa bagian jalan sering melintasi sungai, sehingga memerlukan jembatan. Jembatan besar disebut *kereteg*, dan jembatan-jembatan kecil disebut *ipeng*. Jalan dan jembatan tersebut dalam pengerjaannya menggunakan tenaga kerja tanpa dibayar¹⁶.

Semenjak perusahaan kereta api swasta Hindia Belanda, *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) berhasil membuat jalur Semarang-Tanggung pada tahun 1867, maka sejak itu *Staatssporwegen* (Perusahaan Kereta Api Negara) mulai mengembangkan jalur kereta api di berbagai daerah, salah satunya di Jawa Timur. Pembangunan jalan rel pertama di Jawa Timur dimulai di jalur rel Surabaya-Malang dan dilakukan secara bertahap. Tahap pertama meliputi jalan rel jalur Surabaya-Pasuruan yang selesai dibangun tanggal 16 Mei 1878. Tahap kedua meliputi jalur Pasuruan-Malang yang dimana pengerjaan tahap kedua dibagi atas tiga bagian, yaitu pertama bagian jalur Bangil-Sengon yang selesai dikerjakan tanggal 1 November 1878, yang kedua adalah bagian jalur Sengon-Lawang yang selesai dikerjakan tanggal 1 Mei 1879, dan bagian terakhir adalah jalur Lawang-Malang. Pembangunan jalur rel ini sepanjang 112 KM menghabiskan dana sebesar £ 9.500.000¹⁷. Jalur rel Surabaya-Malang ini dinilai sangat penting mengingat jalur tersebut merupakan jalur yang sangat berpotensi dalam mengangkut hasil perkebunan dari Malang ke Surabaya. Malang dikenal sebagai sentral perkebunan penghasil kopi, tembakau, dan tebu yang cukup berperan di Pulau Jawa¹⁸.

D. Munculnya Perusahaan Trem di Jawa Timur

Rencana induk perkeretaapian untuk Pulau Jawa dan undang-undang mengenai trem yang baru tidak saja

mengatur mengenai perkembangan jaringan trem, tetapi juga menentukan perluasan jalan rel pada lintas yang dikelola oleh pemerintah. Pada tahun 1893 pemerintah menetapkan pembangunan jalan rel sepanjang 185 km dari Probolinggo melalui Jember ke Panarukan dengan lintas cabang sejauh 36 km dari Klakah ke Pasirian, serta jalur dari Malang ke Blitar yang menghubungkan dua titik akhir lintas Surabaya-Malang dan Kertosono-Blitar¹⁹.

Sebagaimana pengoperasian kereta api jalur Semarang-Yogyakarta dan jalur Jakarta-Bogor oleh NISM yang sangat menguntungkan, pengoperasian kereta api lintas Surabaya-Pasuruan-Malang oleh SS pun juga mendatangkan keuntungan yang cukup besar. Kenyataan tersebut menumbuhkan hasrat pemerintah untuk membangun jalan rel baru semakin meningkat²⁰. Oleh karena itu dalam kurun waktu 1884-1898 SS membuka beberapa jalur baru, diantaranya adalah lintas Pasuruan-Probolinggo pada tanggal 3 Mei 1884, lintas Surabaya-Surakarta melalui Wonokromo serta Sidoarjo pada tahun 1884, lintas Wonokromo-Tarik, dan lintas Sidoarjo-Madiun-Blitar pada tanggal 16 Mei 1884²¹. Pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur dimaksudkan untuk mengembangkan sektor ekonomi terutama perdagangan tebu, kopi, serta untuk mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat tujuan.

Bersamaan dengan dibukanya beberapa industri di Jawa Timur muncul perusahaan transportasi berbasis rel yakni perusahaan trem. Perusahaan-perusahaan trem di Jawa Timur diantaranya adalah:

1. *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS) yang pada tahun 1894 memperoleh konsesi pembangunan jalan trem dan selesai tahun 1901.
2. *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM), membangun lintas Kraksaan-Paiton tahun 1894-1900 dan lintas ke Sumberkareng dalam tahun 1912.
3. *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), memperoleh konsesi pada tahun 1894, 1895, 1898 untuk membangun lintas Jombang, Blimbing, dan Jengkol.
4. *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), dengan konsesi yang diterima tahun 1895 dan tahun 1898 membangun jalan rel lintas Bangil-Porong dan lintas Paceng-Pohjejer.
5. *Babat Jombang Stoomtram Maatschappij* (BDSM), mendapat konsesi pada tahun 1896

¹⁶ Wasino, *Kapitalisme Bumiputera: Perubahan Masyarakat Bumiputera*, (Yogyakarta: LKiS, 2008), hlm. 261.

¹⁷ Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, *op.cit*, hlm. 62

¹⁸ P.A. van Lith, *Encyclopedie van Nederlandsch Indie's* Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1917, hlm. 452.

¹⁹ Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, *op.cit*, hlm. 70.

²⁰ Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, *op.cit*, hlm. 65.

²¹ Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, *op.cit*, hlm. 66.

untuk membangun jalan rel lintas Babat-Jombang.

Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM) merupakan sebuah perusahaan kereta api swasta yang beroperasi di lintas Kediri-Jombang dengan panjang 121 km yang dibangun mulai tahun 1897-1900. Tujuan didirikan perusahaan *Kediri Stoomtram Maatschappij* adalah untuk mengangkut penumpang serta barang-barang hasil perkebunan, khususnya hasil tanaman tebu dari satu wilayah ke wilayah lain dalam satu kota maupun dari Kediri ke Jombang dan sebaliknya.

A. Perusahaan KSM Tahun 1895 – 1930

1. Sejarah Berdirinya KSM

Untuk mengakomodir kebutuhan perkebunan di Kediri saat itu pada tanggal 27 September 1895 dibentuklah perusahaan trem uap Kediri atau disebut dengan *Kediri Stoomtram Maatschappij*²². Perusahaan tersebut memiliki dewan direksi diantaranya adalah C.E van Kesteren sebagai Direktur Utama, Huyser, P.C sebagai ketua komisaris, Augustus Janssen sebagai sekretaris, dan J.K Kempees sebagai ketua dewan direksi. Modal pendirian perusahaan tersebut adalah f 1.800.000²³. Modal tersebut digunakan untuk membangun jalur kereta api lintas Kediri – Pare – Jombang sepanjang 123 Km serta berbagai pengadaan sarana-prasarana yang berkaitan dengan fasilitas KSM. Tujuan utama pembangunan KSM adalah untuk melayani angkutan barang. Selain mengoperasikan angkutan barang, KSM juga mengoperasikan angkutan penumpang. Angkutan penumpang digunakan untuk mengakomodir kebutuhan masyarakat Kediri saat itu untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya. KSM mengoperasikan angkutan penumpang kelas 2 dan kelas 3 dan biasanya gerbong tersebut dirangkaikan bersamaan dengan gerbong barang. Ada 7 trayek perjalanan yang dibuka oleh KSM, yaitu Pare-Papar, Pare-Konto, Pare-Kepung, Pulorejo-Kandangan, Gurah-Kawarasan dan Kediri-Wates, masing-masing dilayani dengan 5 kereta. Sedangkan untuk relasi Jombang-Pare-Kediri, dilayani 5 kereta cepat (ekspres) dan 3 kereta lokal (reguler). Jadi setiap harinya KSM menjalankan 76 kereta (pulang-pergi) dengan catatan pada hari libur dan Minggu tetap beroperasi.

2. Struktur Kepegawaian KSM

Setiap perusahaan selalu memiliki struktur kepegawaian dalam menjalankan fungsi dan tugas perusahaan. Seperti perusahaan pada umumnya, dalam

struktur kepegawaian KSM terdapat beberapa jabatan beserta fungsinya. Struktur kepegawaian tersebut diisi oleh beberapa orang Belanda dan orang pribumi. Dalam struktur kepegawaian tertinggi KSM sekaligus juga merangkap di perusahaan trem uap Malang, *Malang Stoomtram Maatschappij*. Jabatan tertinggi adalah *Commissarissen* (Komisaris) yang dipilih berdasarkan jumlah saham terbanyak yang dimiliki olehnya, kemudian dari dewan komisaris tersebut terdapat *Voorzitter* (Kepala Dewan Komisaris), *Onder Voorzitter* (Wakil Kepala Dewan Komisaris), *Secretarie* (Sekretaris). Kemudian di bawah Dewan Komisaris ada *Directeuren* (Direktur), dan *Chef van Aanleg en Exploitatie* (Kepala Bidang Konstruksi dan Eksploitasi). Selama periode 1895 – 1930 telah terjadi empat kali pergantian *Chef van Aanleg en Exploitatie* (Kepala Konstruksi dan Operasional). Yang pertama adalah J. Bakker yang menjabat pada tahun 1895 sampai dengan 1897. Kemudian pada tahun 1897 J. Bakker digantikan oleh J. Bartelds. J. Bartelds menjabat hingga tahun 1908. Pada tahun 1908 W. Bossinga menggantikan posisi J. Bartelds hingga tahun 1912. Setelah W. Bossinga selesai menjabat kemudian posisinya digantikan oleh Wind van Merkesteyn pada tanggal 31 Maret 1912. Wind van Merkesteyn menjabat hingga tahun 1920. Kemudian yang terakhir adalah baron van Slingelandt yang menggantikan posisi Wind van Merkesteyn mulai tahun 1920 hingga 1931.

B. Sarana Prasarana KSM

1. Jalur KSM

KSM membangun jalur sepanjang 123 Km²⁴. KSM mulai membangun jalur trem pertama dan pada tanggal 1 Januari 1898 di lintas Jombang SS – Jombang Kota sejauh 2,2 Km. Pembangunan jalur tersebut menggunakan lebar *spoor* 1.067 mm²⁵. Kemudian pembangunan jalur selanjutnya adalah lintas Jombang Kota – Jombang Pasar²⁶ sejauh 0,7 Km yang dibuka pada tanggal 13 Juli 1899. Setelah itu KSM membangun jalur rel Jombang SS – Kediri (dalam hal ini stasiun Kediri KSM) sejauh 49,5 Km. Setelah Jombang – Kediri selesai kemudian KSM membangun jalur lagi yakni Kediri KSM – Wates sepanjang 13,5 Km yang dibuka tanggal 8 Mei 1897. Karena pusat kantor KSM berada di daerah Pare maka KSM mulai membangun jalur trem mulai dari Pare. Lintas pertama dibukalah jalur Pare – Papar sejauh 13,6 Km. Kemudian lintas Pare – Kepung dibuka pada tanggal 30 Agustus 1898 sejauh 11,7 Km. Untuk lintas Pare –

²² Adam, H.B.N.B, *Inventaris van de archieven van de NV Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), (181894) 1895-1970; NV Malang Stoomtram Maatschappij (MS), (1894) 1896-1970*, (Den Haag: Nationaal Archief, 1976), hlm. 7.

²³ Adam, H.B.N.B, *loc.cit.*.

²⁴ *Kediri Stoomtram Maatschappij, verslag over het jaar 1911*, hlm. 7.

²⁵ Lebar *spoor* 1.067 dikenal dengan sebutan *normaalspoor*. Dalam dunia internasional dikenal dengan 3 macam ukuran lebar *spoor* yakni *breedspoor* (lebar *spoor* besar), *normaalspoor* (lebar *spoor* sedang), dan *smalspoor* (lebar *spoor* kecil).

²⁶ Stasiun Jombang Pasar merupakan stasiun terminus (stasiun akhir) dari stasiun milik KSM yang berbatasan dengan jalur milik BDSM (Babat – Djombang Stoomtram Maatschappij).

Kencong – Kandangan dibangun secara bertahap yakni Pare – Kencong dengan panjang lintas 4,5 Km yang dibuka pada tanggal 1 Juni 1898 dan Kencong – Kandangan sepanjang 4,2 Km yang dibuka pada tanggal 12 Mei 1899. Demikian dengan proyek lintas Pulorejo – Ngoro – Kandangan yang pembangunannya juga dibagi menjadi dua tahap yakni Pulorejo – Ngoro 5,7 Km yang dibuka pada tanggal 7 Desember 1898 dan Ngoro – Kandangan 7,2 Km yang dibuka pada tanggal 19 Desember 1899. Setelah lintas Pulorejo – Ngoro – Kandangan selesai kemudian KSM membangun lagi jalur lintas Gurah – Brenggolo – Kawarasan sejauh 9,4 Km yang dibuka pada tanggal 1 Januari 1899 dan terakhir adalah lintas Brenggolo – Plosoklaten pasar sejauh 0,2 Km yang dibuka pada tanggal 15 Januari 1900²⁷. Dengan demikian jumlah jarak lintas yang dibuka oleh KSM adalah 123 Km.

Pada tanggal 1 Desember 1916 jalur lintas Babat – Jombang milik BDSM (*Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij*) diambil alih oleh *Staatsspoorwegen*, termasuk seluruh fasilitas BDSM²⁸. Selanjutnya jalur tersebut oleh SS dihubungkan dengan jalur Ploso – Gempolkerep. Dan mulai saat itu juga jumlah total jalur milik KSM berubah menjadi 120 Km.

Guna memperluas jangkauan penumpang dalam kota maka KSM menambah lintas lagi dengan membangun jalur untuk lintas Kepung – Poh Sente sejauh 0,8 Km²⁹. Dengan demikian total lintas yang dioperasikan KSM hingga tahun 1930 adalah 121 Km.

2. Jenis Lokomotif dan Gerbang Trem

Sejak tahun 1896 KSM sudah mendatangkan lokomotif uap untuk kebutuhan operasional perusahaan. Kebutuhan operasional tersebut meliputi pengangkutan penumpang dan barang. Lokomotif uap pada masa tersebut sudah banyak diproduksi seiring dengan meningkatnya jumlah layanan kereta dan trem di Jawa yang memicu beberapa pabrik untuk menggunakan jasa lokomotif uap. Selama periode tahun 1896 – 1930 KSM memesan lokomotif sejumlah 28 buah, dimulai dari lokomotif tipe B1501, B1502, C2601 sampai dengan C2610. Lokomotif-lokomotif tersebut didatangkan dari dua perusahaan transportasi Jerman, Henschel dan Hohenzollern. Dua perusahaan tersebut sudah sejak lama dipercaya oleh beberapa perusahaan kereta api swasta dan negara di Hindia Belanda untuk memproduksi lokomotif yang berfungsi menarik gerbang penumpang maupun barang. Lokomotif tipe B memiliki rata-rata kecepatan hingga 25-30 km/jam. Lokomotif tersebut digunakan untuk melayani angkutan penumpang untuk rute Jombang

- Pare - Kediri serta mengangkut hasil perkebunan. Mulai tahun 1914 KSM memesan lokomotif tipe C untuk keperluan penambahan armada trayek trem serta penambahan trafik pengangkutan hasil barang. Lokomotif tersebut bisa berjalan maksimal hingga 30 km/jam dan dioperasikan untuk jarak dekat dan menengah sesuai dengan lintas yang dioperasikan oleh KSM. Baik lokomotif tipe B maupun C menggunakan bahan bakar kayu jati dan batubara. Untuk pabrik maupun industri yang memiliki jalur rel lori biasanya mereka langsung memesan kepada KSM untuk mendatangkan lokomotif yang sesuai dengan permintaan pabrik.

Secara umum pada saat itu sudah terdapat jenis-jenis kereta api yang dikelompokkan menjadi 4 berdasarkan jenis operasi antara lain Kereta Api Penumpang, Kereta Api Barang, Kereta Api Campuran, dan Kereta api Luar Biasa atau biasa disebut KLB.

3. Stasiun dan Halte KSM

Pada masa kolonial Belanda stasiun sudah diklasifikasikan menjadi 3, yakni stasiun kelas 1, stasiun kelas 2, dan stasiun kelas 3. Halte merupakan tempat pemberhentian kereta api atau trem yang lebih kecil daripada stasiun kelas 3 dan biasanya dibangun di daerah-daerah kecil atau minim penduduk untuk menjangkau akses transportasi kereta api. Di sepanjang jalur trem Jombang - Pare - Kediri sudah banyak berdiri stasiun dan halte sebagai pemberhentian trem. Stasiun-stasiun tersebut antara lain Stasiun Jombang KSM, Stasiun Jombang Kota, Halte Jombang Pasar, Halte Ceweng, Stasiun Ceweng, Halte Tebuireng, Stasiun Cukir, Halte Kayangan, Stasiun Blimbing, Halte Banyuwangi, Stasiun Pulorejo, Halte Jombang, Stasiun Badas, Halte Tulungrejo, Halte Bringin, Halte Tulungrejo, Stasiun Pare, Halte Pelem, Stasiun Bendo (Kediri), Halte Sambirejo, Halte Adan-Adan, Stasiun Gayam, Halte Wonokasihan, Halte Banjaranyar, Stasiun Gurah, Halte Gurah Pasar, Halte Gumul, Halte Gumul, Stasiun Pesantren, Halte Pesantren Pasar, Halte Bangsal, Halte Pasar Pahing, Stasiun Kediri Stasiun Pesantren, Halte Kresek, Halte Janti, Halte Kalen, Halte Ngijo, Halte Semen, Halte Wonorejo, Halte Bendorejo, Stasiun Wates, Halte Pelem, Halte Gamol, Halte Tegowangi, Halte Mejono, Halte Bogokidul, Halte Pace, Halte Manyarkandek, Stasiun Papar, Halte Pasar Pare, Halte Tretrek, Halte Gadungan, Halte Weg Nobo, Halte Biro, Halte Karangdinoyo, Stasiun Kepung, Halte Pulorejo, Halte Banjar Poh, Halte Bakalan, Halte Bedadang, Stasiun Ngoro, Halte Tulungrejo, Halte Sumanding Wetan, Halte Kencong, Halte Ngrangkok, Stasiun Konto, Stasiun Ngoro, Stasiun Ngepeh, Halte

²⁷ Kediri Stoomtram Maatschappij, *loc.cit.*, Bijlage A.

²⁸ Iman Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita*, (Bandung: PT. Intergrafika, 1992), hlm. 17.

²⁹ Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1930*, Bijlage B.

Grenggeng, Halte Jerukwangi,, Halte Pengkol, Stasiun Kandangan, Halte Klandaran, Stasiun Kawarasan, Stasiun Brenggolo, Halte Plosoklaten Pasar, Stasiun Kediri KSM

4. Layanan Perusahaan Trem Uap Kediri

Layanan perusahaan trem Kediri berfokus pada dua sektor, yakni pengangkutan penumpang dan pengangkutan hasil perkebunan. Karena sistem kelas masyarakat masih berlaku maka sistem pengkelasan dalam kereta api pun juga terkena dampaknya sehingga ada 3 kelas yang ditawarkan oleh KSM diantaranya adalah Kelas 1, yakni kereta kelas eksekutif/eksklusif yang khusus bagi kalangan orang-orang Eropa kaya dan para bangsawan. Kemudian ada Kelas 2. Untuk kelas 2 ini mayoritas penumpang berasal dari orang-orang asing seperti Eropa, Arab, Cina yang memiliki penghasilan yang cukup. Kemudian yang terakhir adalah kelas 3 yakni kelas kereta di bawah kelas dua dan paling banyak penumpang di kelas ini dikarenakan tarif yang murah yakni sekitar *f* 11,05³⁰. Penumpang kelas 3 ini rata-rata adalah rakyat pribumi dimana mereka sering menggunakan trem ini untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lain. Oleh karena itu pendapatan kelas kereta ini yang paling besar daripada kelas kereta yang lain. Sama seperti tarif kelas satu dan dua, tarif kelas tiga setiap tahun berubah sesuai dengan kebijakan dari KSM.

5. Kondisi Keuangan KSM

Pendapatan utama perusahaan ini adalah angkutan barang dan penumpang. Untuk menghitung pemasukan dari angkutan barang adalah dengan menjumlahkan jumlah berat angkutan barang dalam setahun kemudian dibagi jumlah jarak yang ditempuh oleh trem tersebut. Sedangkan dalam menghitung pendapatan dari sektor penumpang dalam setiap kilometer yakni dengan menjumlahkan penumpang dalam satu tahun dibagi dengan jumlah jarak trem yang membawa penumpang tersebut dalam setahun. Pengeluaran perusahaan trem Kediri lebih banyak digunakan untuk biaya operasional. Rincian yang ditulis oleh KSM hanya sebatas pengeluaran total dari setiap bagian atau divisi. Dari banyaknya pengeluaran tersebut yang paling banyak mengeluarkan biaya adalah dari Divisi Traksi. Hal ini dimaklumi karena sebagian besar tugas dari Divisi Traksi adalah pemeliharaan lokomotif, kereta penumpang, gerbong barang, dan perawatan *rolling stock* yang membutuhkan biaya yang besar. Pemeliharaan dan perawatan tersebut berguna untuk melindungi dan meminimalisir kerusakan yang terjadi sehingga membuat fasilitas kereta menjadi awet dan bertahan lama. Di samping pemeliharaan kereta, Divisi

Traksi juga mengeluarkan biaya untuk keperluan gaji karyawan kantor dan lapangan.

Pemasukan penumpang dan barang dari tahun 1911 ke 1926 mengalami peningkatan, sedangkan pada tahun 1930 mengalami penurunan seiring dengan peristiwa *Malaise* yang terjadi pada tahun tersebut sehingga menyebabkan penurunan di sektor pendapatan penumpang dan barang. Pendapatan kotor yang diperoleh perusahaan tersebut belum dikurangi biaya operasional perusahaan. Pendapatan kotor jika sudah dikurangi biaya operasional maka akan menghasilkan *Netto-Opbrengsten* (Pendapatan Bersih). Diketahui bahwa pendapatan bersih dari KSM pada tahun 1911 adalah *f* 432.218,24 dengan pendapatan perkilometranya adalah *f* 9,62. Pada tahun 1926 mengalami peningkatan dengan jumlah *f* 473.198,53 dengan pendapatan perkilometranya adalah *f* 11,62. Pada tahun 1930 KSM mengalami penurunan pendapatan dengan jumlah *f* 329.037,33 dan pendapatan perkilometranya hanya mencapai *f* 7,46. Penurunan pendapatan secara signifikan ini sangat merugikan bagi KSM sehingga laporan tahun 1930 dijadikan evaluasi perusahaan kedepannya. Sebelum krisis *Malaise* terjadi, pada tahun 1926 KSM sempat mengalami penurunan pendapatan. Penurunan tersebut diakibatkan oleh adanya persaingan dengan mobil dan bus. Adanya transportasi baru berupa mobil dan bus sangat berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan baik dari pendapatan penumpang, barang, dan pendapatan lain-lain³¹.

6. Gaji Pegawai KSM

Setiap tahun gaji pegawai mengalami peningkatan maupun penurunan tergantung dari anggaran perusahaan trem uap tersebut. Dalam setiap laporan perusahaan tidak menyertakan secara rinci gaji yang diterima oleh pegawai perusahaan, yang tertera hanya total gaji pegawai. Kemudian anggaran perusahaan trem uap Kediri ditentukan setiap awal tahun yang didasarkan atas pendapatan pada tahun sebelumnya. Tercatat neraca anggaran terbesar yang dimiliki perusahaan trem uap Kediri terjadi pada tahun 1927 dengan total anggaran *f* 3.994.950,96³². Anggaran tersebut digunakan untuk operasional perusahaan selama satu tahun seperti pemeliharaan fasilitas operasional, gaji pegawai, dan lain-lain baik di kantor pusat di Belanda maupun di Kediri. Untuk gaji pegawai, perusahaan menerapkan gaji berdasarkan jabatan dan divisi dimana mereka dipekerjakan.

2. Dampak Malaise Tahun 1930 Terhadap KSM

1. Pendapatan Perusahaan Pada Tahun 1930

³⁰ *Ibid.*

³¹ Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar* 1926, hlm. 5

³² Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar* 1926, Bijlage O

Pada tahun 1930 KSM mengalami penurunan pendapatan baik *bruto* maupun *netto*. Sebagai contoh, untuk sektor pendapatan penumpang pada tahun 1929 KSM mampu meraup keuntungan mencapai f 182.316,58, sedangkan pada tahun 1930 perusahaan tersebut hanya mampu meraup keuntungan f 167.122,27. Untuk sektor pendapatan barang, KSM mampu meraup keuntungan hingga mencapai f 605.503,66, sedangkan pada tahun 1930 KSM hanya meraup keuntungan sebesar f 477.599,19. Menurunnya kedua sektor pendapatan ini sekaligus juga mempengaruhi total pendapatan eksploitasi dimana pada tahun 1930 perusahaan hanya mampu meraup f 676.990,92 dari tahun sebelumnya yang mampu meraup pendapatan f 822.645,02. Anjloknya pendapatan ini dikarenakan dua sektor pendapatan utama KSM melemah. Yang pertama adalah lemahnya sektor pendapatan barang diakibatkan oleh sedikitnya barang yang diproduksi oleh pabrik-pabrik sehingga berdampak kapasitas daya angkut yang diperoleh KSM. Selain itu harga yang melambung tinggi berimbas pada biaya ekspor maupun impor barang. Di tahun 1930 stasiun Papar, halte Tegowangi, halte Kayangan yang biasa digunakan untuk pengangkutan barang di Kediri ditutup dan dialihkan di stasiun terdekat. Penutupan ini merupakan imbas dari krisis ekonomi karena KSM berupaya mengefisienkan pengeluaran perusahaan. Kemudian pendapatan yang menurun lainnya adalah lemahnya pendapatan sektor penumpang diakibatkan krisis finansial yang melanda masyarakat saat itu sehingga mempengaruhi daya beli masyarakat³³. Walaupun harga tiket untuk kelas 2 dan 3 turun dibandingkan dengan tahun 1926, namun tidak terlalu berdampak signifikan terhadap pendapatan KSM. Jadi bisa disimpulkan bahwa melemahnya sektor barang sangat mempengaruhi pendapatan KSM tersebut. Selain itu dalam laporan KSM tahun 1930 tersebut tidak dijelaskan secara detail mengenai pemutusan hubungan kerja pegawai perusahaan. Namun pada tahun 1930 jumlah keseluruhan pegawai KSM adalah 406 orang, lebih kecil daripada tahun 1929 yang mencapai 420 orang³⁴. Pengurangan jumlah pegawai KSM tersebut merupakan langkah efisiensi perusahaan yang didasarkan pada evaluasi perusahaan setiap tahun.

A. Aspek Sosial dan Mobilitas Penduduk

Adanya perusahaan transportasi berbasis rel di wilayah Kediri memberikan berbagai dampak bagi perkembangan wilayah tersebut. Seiring dengan pertumbuhan pembangunan kantor, stasiun, halte di beberapa tempat di sepanjang lintas Kediri - Pare -

Jombang turut mempengaruhi perkembangan sosial. Kemajuan teknologi transportasi mendorong modernisasi dan industrialisasi dalam pembangunan ekonomi masyarakat. Hal ini mendorong terjadinya perubahan-perubahan yang besar dan nyata dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat termasuk perubahan dalam organisasi atau kelembagaan masyarakat³⁵. Para pegawai KSM dari kalangan bangsa Eropa memiliki status sosial lebih tinggi dibandingkan dengan masyarakat pribumi. Sedangkan pegawai KSM dari kalangan pribumi tentu memiliki status sosial yang berbeda daripada pegawai dari kalangan orang Eropa. Para pegawai dari kalangan pribumi yang mempunyai jabatan strategis seperti pegawai di kantor tentu memiliki status sosial yang tinggi dibandingkan para pegawai yang bekerja di lapangan. Munculnya status sosial masyarakat baru di lingkungan pegawai KSM merupakan salah satu pengaruh dari adanya modernisasi sosial.

Dengan beroperasinya transportasi trem di wilayah sepanjang Kediri – Pare – Jombang dapat diketahui seberapa besar mobilitas orang maupun barang yang melintas sepanjang jalan tersebut. Masyarakat yang memanfaatkan jasa transportasi trem sangat beragam profesinya, mulai dari pedagang, pekerja pabrik, pegawai instansi (Rumah Sakit, kantor pemerintahan, kantor pajak dan lain-lain), para pencari kerja, dan sebagainya. Selain itu dari segi sektor umur juga beragam mulai dari anak kecil, wanita, laki-laki, lansia semua menikmati jasa layanan transportasi trem. Dengan tersedianya sarana prasarana angkutan trem, banyak orang dari desa pergi ke desa lain atau dari desa ke kota atau sebaliknya, orang bepergian dari kota menuju desa. Perpindahan dan mobilitas ini didukung karena keunggulan dari jalur trem yang melintasi desa dan kota sehingga memudahkan bagi para pelancong yang akan bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan cepat dan mudah. Mobilitas penduduk yang semakin tinggi bisa dilihat dari frekuensi trem yang menghubungkan dari desa ke kota.

Jumlah para penumpang trem uap di Kediri setiap tahunnya dapat berubah-ubah. Hal ini dikarenakan efek mobilitas penduduk yang semakin bertambah seiring dengan grafik perjalanan trem setiap tahun. Di lintas-lintas tertentu, jumlah penumpang dari satu tempat ke tempat lain selalu dicatat sebagai data evaluasi perusahaan kedepannya.

Selain mobilitas penduduk dari satu wilayah ke wilayah lain, dampak yang lain yang terjadi adalah mobilitas barang. Mobilitas barang memberikan konsekuensi terhadap peningkatan di bidang sarana dan

³³ Verslag Kediri Stoomtram Maatschappij over het jaar 1930, hlm. 5.

³⁴ Verslag Kediri Stoomtram Maatschappij over het jaar 1930, Bijlage A.

³⁵ Elly M. Setiady, *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*, (Jakarta: Kencana, 2005), hlm. 26

prasarana transportasi. Konsekuensi tersebut berupa perpindahan barang dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Wilayah Kediri memiliki beberapa hasil perkebunan, perindustrian dan pertanian yang dapat diekspor ke luar kota maupun luar negeri, seperti kopra, teh, kopi, singkong, tebu, kakao, gula, briket, batu bara, kayu rotan, tembakau, timah, kapuk, katun, manufaktur, serabut kelapa, residu minyak bumi, terasi, dan sebagainya³⁶. Hasil-hasil perkebunan dan pertanian tersebut memberikan dampak yang menguntungkan secara finansial bagi perusahaan perkebunan, pertanian maupun perusahaan trem Kediri karena terjadi *simbiosis mutualisme*. Selain itu pula dampak tersebut juga dirasakan oleh pemerintah kota Kediri karena bisa menambah pendapatan daerah.

Mobilitas barang yang menggunakan jasa angkutan trem setiap tahun juga mengalami perubahan. Hal ini menandakan bahwa trem sangat berjasa dalam mengangkut hasil perkebunan dan pertanian wilayah Kediri. Pengangkutan barang dengan menggunakan jasa angkutan trem dinilai efektif dan efisien karena jarak waktu tempuh yang begitu cepat.

Hubungan antara sistem transportasi dengan aktivitas manusia berbanding lurus, yaitu dengan semakin meningkatnya intensitas aktivitas yang dilakukan manusia maka akan dibutuhkan sistem transportasi yang semakin baik pula seperti dalam hal penyediaan sarana dan prasarana transportasi kereta api, begitu pula sebaliknya. Kawasan perkotaan telah menjadi sangat luas dengan penyebaran sampai ke daerah satelit (sub urban). Karakteristik-karakteristik dasar pergerakan dalam kota juga ikut mengalami perubahan seiring dengan semakin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat dari tempat pemukiman ke pusat kegiatan di pusat kota maupun kota satelit³⁷. Dengan semakin banyaknya halte maupun stasiun milik perusahaan trem Kediri maka menandakan semakin banyak para penglaju yang bepergian dari suatu daerah ke pusat kota Kediri maupun sebaliknya. Selain rutanya menjangkau ke seluruh wilayah Kediri, harga tiket trem yang murah membuat semakin banyak penduduk pribumi Kediri yang memilih menggunakan trem dibandingkan dengan transportasi umum lainnya pada saat itu.

B. Aspek Ekonomi

Mobilitas perdagangan antar wilayah di Kediri dengan menggunakan trem terbukti cukup efisien dan cepat. Mobilitas perdagangan yang lancar tersebut sangat menguntungkan berbagai pihak seperti perusahaan perkebunan, perusahaan trem, pemerintah serta masyarakat wilayah Kediri. Bagi masyarakat wilayah

Kediri yang bekerja di beberapa industri perkebunan, manfaat tersebut dapat dirasakan karena tingkat kesejahteraan mereka meningkat. Terbukanya lapangan pekerjaan yang besar membuat masyarakat wilayah Kediri memilih bekerja di sektor perkebunan maupun perindustrian karena upah yang diterima cukup menjanjikan.

Berdirinya perusahaan trem uap Kediri berkontribusi dalam memberikan lapangan pekerjaan bagi masyarakat wilayah Kediri. Banyaknya tenaga kerja pribumi yang terserap di perusahaan trem uap Kediri menunjukkan bahwa masyarakat pribumi di wilayah Kediri dapat dipercaya untuk bekerja di sebuah perusahaan jasa angkutan trem. Mayoritas pegawai pribumi KSM mendapatkan pendidikan informal dari instruktur mereka di perusahaan tersebut. Misalnya adalah masinis, teknisi Balai Yasa, kepala halte, kondektur, dan lain-lain. Pendidikan informal diberikan agar para pegawai dari kalangan pribumi menjadi cakap dalam bekerja.

A. Kesimpulan

Kemajuan teknologi mendorong modernisasi dan industrialisasi pada akhir abad 19 di Hindia Belanda. Banyaknya industri perkebunan dan pertanian yang berdiri di Jawa Timur, khususnya Kediri menandakan bahwa proses modernisasi cukup berhasil. Keberadaan KSM sebagai perusahaan trem uap berhasil mendorong pertumbuhan perekonomian industri dengan mengangkut hasil produksi barang untuk didistribusikan ke luar kota maupun luar negeri. Selain berfokus pada pengangkutan hasil bumi, KSM juga berfokus pada layanan pengangkutan penumpang. Pengangkutan tersebut berdampak pada aspek mobilitas dan ekonomi masyarakat. Dari segi aspek mobilitas, trem membuat masyarakat wilayah Kediri maupun Jombang dapat bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya secara cepat dan efisien. Sedangkan untuk mobilitas barang dikarenakan adanya faktor produksi dan konsumsi sehingga banyak barang-barang hasil bumi diangkut dari wilayah Kediri ke luar kota dengan menggunakan sarana trem. Adanya perusahaan transportasi trem uap Kediri juga berkontribusi dalam proses penciptaan lapangan pekerjaan dimana terbukti banyak masyarakat pribumi yang bekerja di perusahaan tersebut.

B. Saran

Sejarah transportasi kereta api di Indonesia membawa dimensi baru dalam khasanah kesejarahan di Indonesia. Pembangunan transportasi kereta api yang dipelopori oleh bangsa kolonial Belanda ini dapat

³⁶ Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1911 - 1930*.

³⁷ Wiji Nurhayat, Abrar, Umasih, "Bon-Bon: Kereta Api Listrik Batavia-Buitenzorg 1925 - 1942", *Jurnal Lontar* Vol. 9 No. 2 Juli - Desember 2012, hlm. 7

dirasakan oleh masyarakat hingga sekarang. Beberapa peninggalan-peninggalan bangunan, rel, perangkat persinyalan dan fasilitas perkeretaapian dapat dilihat dan dirasakan oleh semua pihak. Oleh karena itu melindungi peninggalan-peninggalan kereta api bukan hanya tugas pemerintah dan pelaku industri kereta api, namun juga semua masyarakat wajib untuk melindungi semua peninggalan fasilitas kereta api kolonial Belanda. Walaupun trem di Kediri kini sudah tidak ada, namun beberapa bekas peninggalan fasilitas dan sarana prasarana masih ada hingga sekarang walaupun tidak utuh lagi. Oleh karena itu masyarakat bersama pemerintah dan PT. KAI wajib merawat dan melindungi aset-aset trem Kediri agar dapat menjadi memori kolektif masa depan yang dapat dirasakan oleh generasi penerus bangsa Indonesia.

C. Sumbangan Hasil Penelitian Terhadap Pendidikan Sejarah

Dalam silabus mata pelajaran Sejarah Indonesia Kurikulum 2013 terbaru yang disahkan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan pada tahun 2016 terdapat salah satu Kompetensi Dasar (KD) pada mata pelajaran sejarah wajib KD 3.6 tentang menganalisis dampak politik, budaya, sosial, ekonomi, dan pendidikan pada masa penjajahan bangsa Eropa, lahirnya Pergerakan Nasional dan Peristiwa Sumpah Pemuda. Salah satu indikator pencapaian kompetensi adalah menganalisis dampak diterapkannya politik etis oleh pemerintah Hindia-Belanda di bidang sosial, politik, dan pendidikan dengan materi pokok Politik Etis dan lahirnya pergerakan nasional Indonesia. Politik Etis merupakan salah satu program dari pemerintah Belanda sebagai bentuk balas budi terhadap rakyat Indonesia. Politik Etis dijalankan pada tahun 1901 yang pada saat itu sistem ekonomi di Indonesia menganut ekonomi liberal. Adanya KSM sebagai perusahaan layanan trem yang berbasis di Kediri memberikan dampak dari segi aspek sosial, ekonomi, dan pendidikan. Dari segi aspek sosial, adanya trem berpengaruh pada mobilitas manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya secara cepat. Selain itu, adanya pegawai KSM yang bekerja di kantor, stasiun, bengkel (Balai Yasa), halte, maupun trem menimbulkan status sosial tersendiri dimana para pegawai yang bekerja di perusahaan trem akan merasa lebih unggul daripada para buruh yang bekerja di sektor pertanian maupun perkebunan. Dari aspek ekonomi, KSM memberikan pengaruh yang besar bagi kelangsungan roda perekonomian wilayah Kediri mengingat banyak pabrik-pabrik pertanian maupun perkebunan dalam mengirim dan mengeksport barang ke luar kota menggunakan jasa angkutan trem KSM. Dari aspek pendidikan, para pekerja dari kalangan masyarakat pribumi diberikan pelatihan khusus sebelum bekerja di KSM. Misalnya untuk

pekerjaan masinis, orang-orang pribumi diajarkan cara mengemudikan lokomotif trem beserta teknis-teknis lainnya oleh instruktur dari orang Belanda. Selain masinis, untuk para pekerja pribumi yang bekerja di Balai Yasa mereka terlebih dahulu diajarkan cara memperbaiki gerbong, lokomotif, mengelas dan sebagainya. Sesuai dengan proses kegiatan pembelajaran K.D 3.6 dimana terdapat proses mengamati, mengumpulkan data, mengolah data serta mengkomunikasikan hasil kesimpulan maka pembelajaran harus bersifat kontekstualisasi yang sesuai dengan kondisi lingkungan peserta didik. Kontekstualisasi tersebut dapat dilakukan dengan cara 1) pemanfaatan teknologi informasi, 2) pemanfaatan buku teks dan LKS.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Arsip

- A., P. van Lith. *Encyclopedie van Nederlandsch Indie's Gravenhage: Martinus Nijhoff*, 1917.
- A., S. Reitsma. 1928. *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor en tramwegen*. Weltevreden: C. Kolff.
- Adam, H.B.N.B, *Inventaris van de archieven van de NV Kediri Stoomtrammaatschappij (KSM), (1894) 1895-1970; NV Malang Stoomtrammaatschappij (MS), (1894) 1896-1970*, (Den Haag: Nationaal Archief, 1976).
- De, S. Graff. 1918. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie 1915*. Leiden.
- Gevestigd Besluit 31 December 1894 No. 42*.
- Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1911*.
- Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1915*.
- Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1919*.
- Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1922*.
- Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1926*.
- Kediri Stoomtram Maatschappij, *verslag over het jaar 1930*.
- Laporan Akhir Strategi Pembangunan Permukiman Dan Infrastruktur Perkotaan (SPPIP) Di Kota Kediri*., diakses tanggal 10 Januari 2018.
- Onderzaak naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera*. 1906. Vol. IV A. Batavia: Landsdrukkerij.

Sumber Koran

De Indische Courant, Dinsdag 14 Februari 1928

Sumber Buku

- A., H. Abbas Salim. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Adisasmita, Rahardjo. 2014. *Manajemen Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Asosiasi Perkeretaapian Indonesia. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Tim Telaga Bakti Nusantara,
- Bagus, Ida Mantra. 1985. *Pengantar Studi Demografi*. Yogyakarta: Nur Cahaya,
- Colombijn, Freek. 2005. *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak,
- Company Profile PT. Kereta Api Indonesia (Persero). 2016. E-Book. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia,
- Djonoed, Marwati dan Notosusanto, Nugroho. 2007. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV*. Jakarta: Balai Pustaka.
- E., R. Elson. 1994. *Village Java Under The Cultivation System*. Sydney: Allen and Unwin.
- Jotin, C. Khisty dan Kent, B. Lall. 2007. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2*, Terj. Julian Gressando. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Kamaludin, Rustian, *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalamania, 1987.
- Kasdi, Aminuddin (ed). 2005. *Kediri dalam Panggung Sejarah Indonesia*. Surabaya: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Jawa Timur.
- Kasdi, Aminuddin. 2005. *Memahami Sejarah*. Surabaya: UNESA University Press.
- Lee, Everett S. 2000. *Teori Migrasi*. Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2009. *Laporan Hasil Investigasi Kecelakaan Kereta Api Anjlok KA 968 Penataran*. Malang: KNKT Kemenhub.
- Mrazek, Rudolf. 2006. *Engineers of Happy Land, Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di seluruh Koloni*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Mubyarto. 1991. *Gula: Kajian Sosial-Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- N., M. Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
- Sahari, M. Besari. 2008. *Teknologi di Nusantara: 40 Tahun Hambatan Inovasi*. Jakarta: Salemba Teknika.
- Setiady, Elly M. 2005. *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*. Jakarta: Kencana
- Subarkah, Iman. 1992. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita*. Bandung: PT. Intergrafika.

Ulung, Gugus. 2009. *Liburan Murah Meriah di Bandung*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Wasino. 2008. *Kapitalisme Bumiputera: Perubahan Masyarakat Bumiputera*. Yogyakarta: LkiS.

Widi, Waskito Wardoyo, 2013. *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Solo: bukutuju.

Z., R. Leirissa. 1996. *Sejarah Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.

Sumber Jurnal

Padmo, Soegijanto. "Depresi 1930-an Dan Dampaknya Terhadap Hindia Belanda". *Jurnal Humaniora* No.2 Tahun 1991.

Iswoyo, Taufik, dkk. "Pengaruh Malaise Terhadap Perkebunan Kolonial di Hindia Belanda Tahun 1930-1940". jurnal.fkip.unila.ac.id, diakses tanggal 6 Mei 2018.

Nurhaya, Wiji, Abrar, Umasih. "Bon-Bon: Kereta Api Listrik Batavia-Buitenzorg 1925 – 1942". *Jurnal Lontar* Vol. 9 No. 2 Juli – Desember 2012.

Sumber Skripsi

Faizin, Muhammad. 2016. *Dinamika Industri Pabrik Gula Meritjan Di Kediri Tahun 1930-1945*. Skripsi Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Airlangga.

Susilo, Edi. 2014. *Transformasi Dokar di Surabaya Tahun 1900-1945*. Skripsi Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Airlangga.

Sumber Website

<http://delpher.nl>, diakses tanggal 2 April 2018.

<http://digitalcollections.universiteitleid.nl>, diakses tanggal 14 November 2017.

<http://searail.malayanrailways.com/PJKA/Kediri%20Tramway/KSM.htm>, diakses tanggal 4 November 2017.